

Projet de méthodologie tarifaire 2024-2028 : consultation publique
Formulaire de réaction

Modalités de la consultation publique :

- **Le 31 mai 2022** : la CWaPE présente le projet de méthodologie soumis à concertation ;
- **Le 1^{er} juin 2022** : la CWaPE publie sur son site internet le projet de méthodologie soumis à concertation et la documentation afférente ;
- **Le 27 juin 2022** : audition publique des acteurs de marché. Au cours de cette audition, les acteurs de marché auront l'opportunité de présenter oralement leurs remarques concernant le projet de méthodologie tarifaire ;
- **Le 31 août 2022** : les acteurs de marché envoient à la CWaPE leur avis écrit, à travers le présent formulaire, sur le projet de méthodologie tarifaire.

AUTRES COMMENTAIRES

Sur MOBIA

MOBIA est la coupole de coopération entre les fédérations FEBIAC, TRAXIO et RENTA qui représentent respectivement les importateurs automobiles, le secteur automobile et des secteurs connexes, et le secteur des loueurs de véhicules et du leasing. Par l'intermédiaire des trois fédérations, MOBIA représente 10 000 entreprises, 160 000 employés et 2,6 % du PIB de la Belgique.

Commentaire général

Tout d'abord, nous regrettons que les représentants du secteur automobile n'ont pas été consultés par le consultant de la CWaPE (Schwartz & Co) dans les travaux préparatoires du projet de la méthodologie tarifaire sur les questions relatives à l'électrification des véhicules. Il s'agit d'une question de principe, mais ceci aurait également permis d'éviter des erreurs majeures dans les travaux effectués.

En résumé, nous nous inquiétons sur les prévisions de l'électrification des véhicules utilisées dans l'étude, qui nous semblent erronées et beaucoup trop basses. Nous avons établi un « FORECAST 2030 » sur l'électrification des véhicules qui est reconnu et qui est déjà utilisé comme référence par les services publics et les secteurs concernées (énergie, mobilité etc).

Commentaires fondamentaux

1. Trajectoires d'évolution du nombre de véhicules électriques (Annexe 1 chapitre 3.3.1.3.2., page 37) :
 - a. L'amalgame est fait en véhicule et voiture. On utilise le terme « véhicule » quand on parle de « voitures ».
 - b. L'étude du consultant Schwartz & Co ne prend pas en compte la percée des technologies à batteries dans les utilitaires légers et l'utilitaire lourd (ni d'ailleurs les motos ou autres types de véhicules).

- c. L'étude fait des projections sur la percée des voitures électriques à l'horizon 2028, ceci n'a pas de sens puisque la percée des voitures électriques dans le parc automobile (attention : percée accélérée attendue dans le marché) sera modeste dans les années à venir et s'accélèrera davantage à partir de 2030. L'étude ne tient pas compte de cette réalité.
- d. Dans le scénario de référence du consultant Schwartz & Co, on estime qu'en 2028, le parc wallon comptera 321.000 BEVs et 87.000 PHEVs - « véhicules », mais en réalité il s'agit de « voitures » dans les calculs. Cependant, d'après nos prévisions MOBIA :
 - i. Dans un scénario de base qui tient compte des objectifs européens récents imposés aux constructeurs automobiles et de la décision du gouvernement fédéral sur les voitures de société, nous estimons les BEVs à 451.000 et les PHEVs à 157.000 dans le parc wallon en 2030. A l'horizon 2035, nous estimons les BEVs à 830.000 et les PHEVs à 170.000 dans le parc wallon.
 - ii. Dans un scénario accéléré qui tient compte d'une sortie du thermique imposée en Flandre et dans nos pays voisins, nous estimons les BEVs à 720.000 et les PHEVs à 120.000 dans le parc wallon en 2030. A l'horizon 2035, nous estimons les BEVs à 1.310.000 et les PHEVs à 82.000 dans le parc wallon.
 - iii. Les PHEVs seront des hybrides-rechargeables de dernière génération avec une autonomie de 100 km ou plus, qui de facto impacteront le réseau basse tension de la même manière que les véhicules BEVs.
- e. Le scénario de base du consultant Schwartz & Co ne prend pas en compte l'électrification des utilitaires légers (eLCVs).
 - i. Dans un scénario de base, nous estimons la pénétration des e-LCVs dans le parc wallon à 40.000 (100.000 au niveau belge) à l'horizon 2030.
 - ii. Dans un scénario accéléré, nous estimons la pénétration des e-LCVs dans le parc wallon à 70.000 en 2030 et 173.000 en 2035.
 - iii. Les utilitaires légers ont des besoins similaires aux voitures en matière de rechargement et de puissances.
- f. Le scénario de base de Schwartz & Co ne prend pas en compte l'électrification des poids lourds (HDV).
 - i. D'après une consultation anonyme auprès des membres HDV de FEBIAC effectuée en 2020, une part de marché de 20% (moyenne) est prévue pour les BEVs dans le marché des nouveaux poids-lourds, principalement pour la distribution urbaine et les services publics.
 - ii. En 2022, et tenant compte de la révision des objectifs européens pour les constructeurs, nous estimons qu'en 2030, près de 40% des nouveaux poids-lourds vendus en Europe sera à batterie, avec une part de marché encore plus importante en Europe de l'Ouest.
 - iii. La recharge des e-HDVs se fait principalement à de la moyenne tension (+300 kW) et des investissements dans les bornes et les raccordements privés, semi-publics et publics devront être prévus.

2. Impact des VE sur la pointe de charge (Annexe 1 chapitre 3.3.1.3.2., page 37) :

- a. Schwartz & Co estime l'impact d'un véhicule (voiture ?) électrique sur le réseau de 0,30 kW par BEV. Fluvius de son côté, estime l'impact de la voiture électrique sur le réseau entre 4,44 kW (basse tension) et 2,96 kW.
 - i. MOBIA s'interroge profondément sur l'écart entre les estimations de Schwartz & Co d'une part, et de Fluvius de l'autre. Même si des différences techniques doivent être prises en compte, ceci ne peut pas expliquer l'écart trop important.
 - ii. Schwartz & Co estime que l'impact sur le réseau sera mitigé par la recharge étalée dans l'espace et dans le temps. Aujourd'hui, il n'existe aucun mécanisme incitatif en Wallonie pour étaler la recharge et aucun mécanisme n'est prévu. Nous nous interrogeons donc sur cette hypothèse, les paramètres utilisés et sur les conclusions qui en découlent. MOBIA estime que la capacité d'étaler sa recharge dans l'espace et dans le temps est une capacité théorique, qui ne tient pas compte des besoins et des comportements humains et des contraintes au quotidien. En réalité, nous prévoyons que la capacité d'étaler sa recharge sera nettement inférieure.
 - iii. Schwartz & Co ne prend pas en compte les besoins des utilitaires légers et lourds au niveau des réseaux BT et MT qui, en fonction de leur usage, n'auront aucune flexibilité dans certains cas et auront un impact majeur sur les réseaux et les infrastructures électriques à certains endroits à l'horizon 2030.

Contacts :

FEBIAC : Michel Martens, Directeur Département d'Etudes (michel.martens@febiac.be)

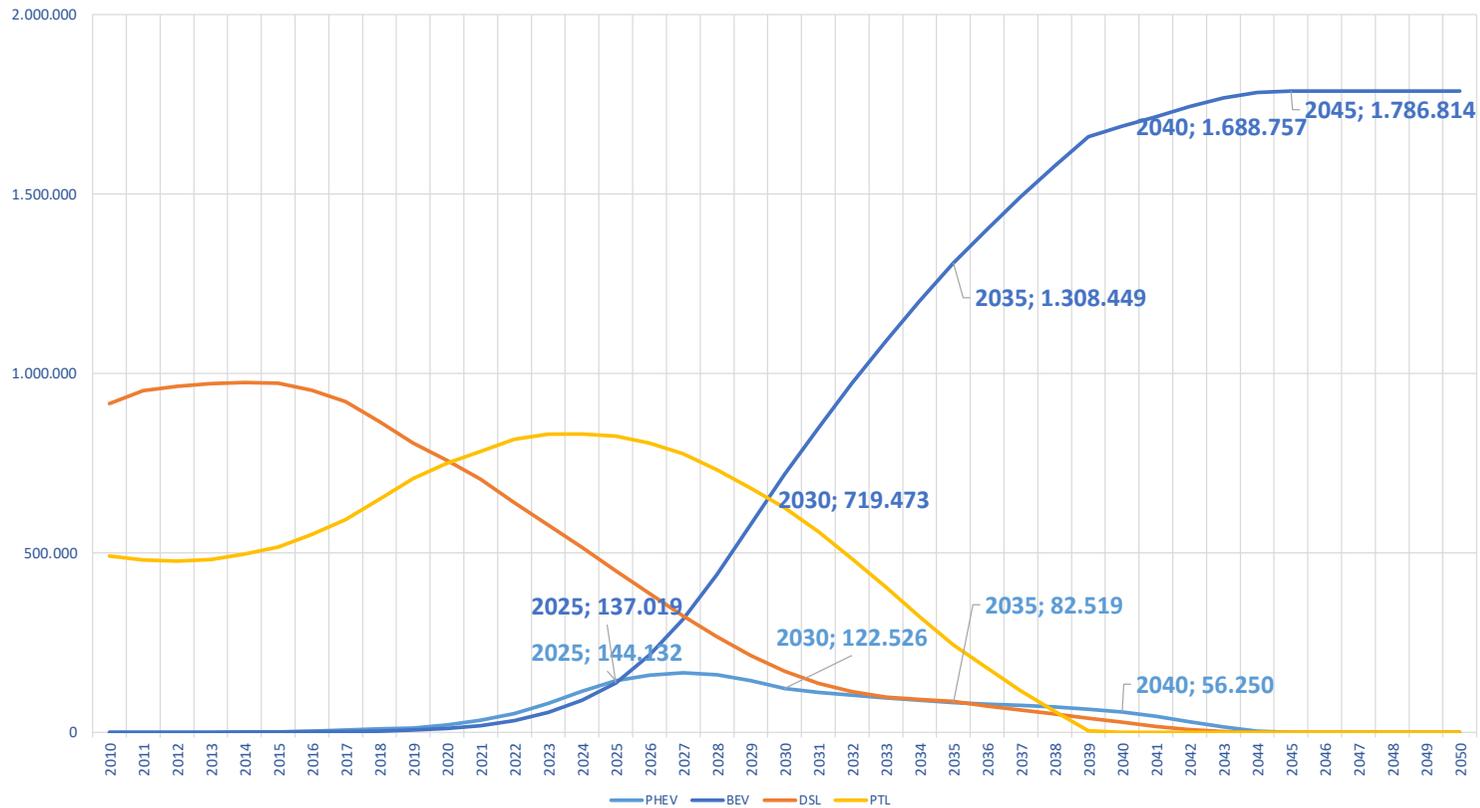
TRAXIO : Serge Istas, Secrétaire-général Bruxelles-Wallonie (serge.istas@traxio.be)

RENTA : Frank Van Gool, Directeur-général (fvangool@renta.be)



WAL car fleet – ‘ZERO bis’

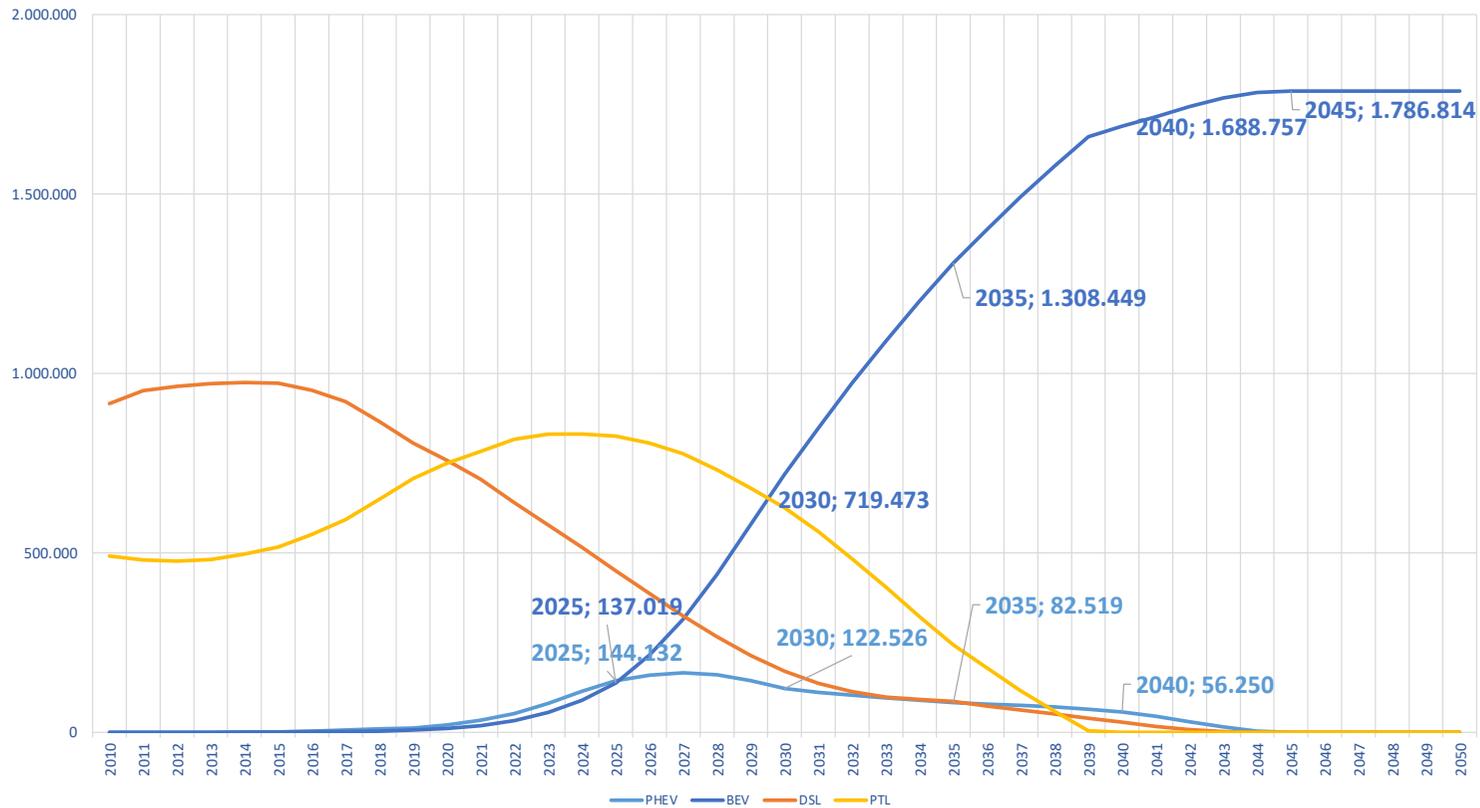
(End of contract company cars: 50% BEV + 25% PHEV on local used market)





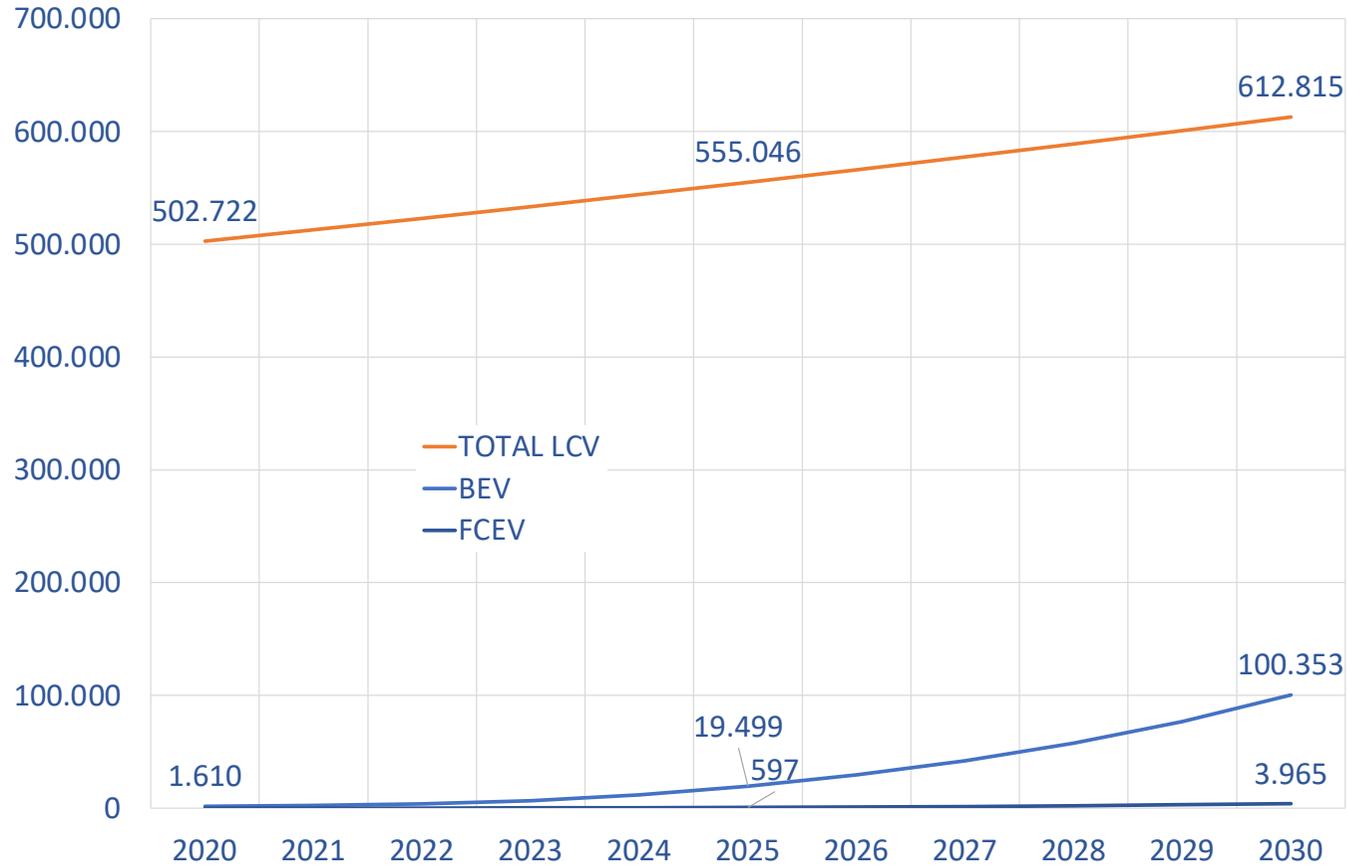
WAL car fleet – ‘ZERO bis’

(End of contract company cars: 50% BEV + 25% PHEV on local used market)





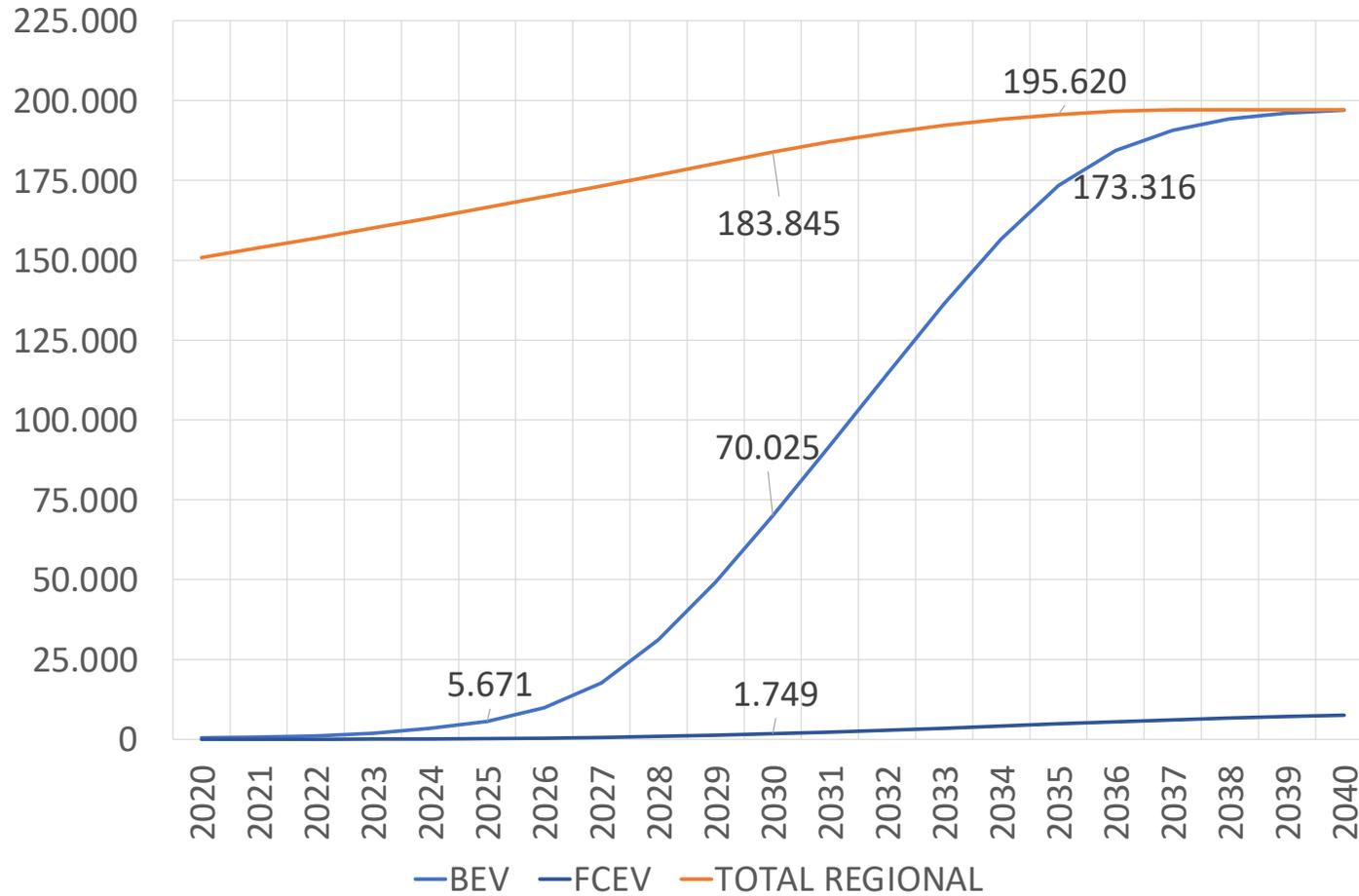
eLCV penetration in total BE LCV fleet*



*tenant compte des objectifs CO2 actuels et législation



Company eLCV penetration in total WAL LCV fleet in ZERO bis scenario (with VLA ICE phase out)*



Source / Bron : FEBIAC



Pénétration marché/parc 2025/2030 – carburants alternatifs

Use Case	Application	km/an	Bornes de rechargement	H ₂ -pompes:	Use Case	Part de marché en 2025		Part de marché en 2030		Part du parc >3,5T		
						BEV	FCEV	BEV	FCEV	BE Part du parc	BE Volume parc	
1	Distribution urbaine (plusieurs arrêts)	150	Surtout privé, occasionnellement public	Surtout public, ensuite semi-public Infrastructures de ravitaillement séparées pour PL	1	4,3%	0,0%	21,3%	6,8%	10%	10%	12.000
2	Distribution intercity BE (quelques arrêts)	200			2	4,5%	0,0%	22,1%	6,8%		25%	30.000
3	Distribution interhub (BeNeLux, aller-retour)	400	Privé/public/semi-public		3	1,8%	0,0%	15,4%	9,3%	75%	25%	30.000
4	Transport grandes distances (international)	700	Plutôt public		4	1,3%	0,0%	10,4%	6,8%		25%	30.000
5	Pouvoirs publics (déchets, ...)	75	Plutôt privé		5	10,8%	0,0%	39,6%	10,9%		5%	6.000
6	Construction	150	Surtout privé, semipublic		6	2,2%	0,0%	14,6%	4,3%	15%	10%	12.000
			Infrastructures de rechargement séparées pour PL	Part de marché non-pondérée :		4,2%	0,0%	20,6%	7,4%	100%		120.000
				Part de marché pondérée :		3,1%	0,0%	17,5%	7,3%			